Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología
Carpetas Nos. 839 y 1491 de 2016

Versión Taquigráfica N° 794 de 2016

SERVICIOS PRESTADOS MEDIANTE EL USO DE MEDIOS INFORMÁTICOS Y APLICACIONES TECNOLÓGICAS

Regulación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 7 de noviembre de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Rodrigo Goñi Reyes.
MIEMBROS:	Señores Representantes Julio Battistoni, Walter De León, José Carlos Mahía, Pablo González y Adrián Peña.
INVITADOS:	Por la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, señores Andrés Hernández, Esteban Queimada, José Pedro Sapriza, Gerardo Sastre, Juan Diego Menghi, Sebastian Ledesma Leites y Sebastián Sanguinetti.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIO:	Señor Manuel Nande.

SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Goñi Reyes).- Habiendo número, está abierta la reunión.

——Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

Asuntos Entrados

En primer lugar, varios señores diputados han presentado un proyecto denominado “Prestación de Servicios Mediante Plataformas Informáticas.- Normas”, Repartido Nº 571.

Voy a proponer a los señores diputados que este proyecto se anexe al proyecto original anterior, presentado por el Poder Ejecutivo, C/398/2016. Por lo tanto, entraríamos directamente a considerar el último proyecto presentado.

A pedido de algunos señores diputados que hoy no han podido venir, proponemos reunirnos el próximo lunes, a la hora 16, a los efectos de considerar el articulado.

(Apoyados)

(Diálogos)

——Sobre este mismo tema, estamos repartiendo a los señores diputados un texto aportado por la Cámara de Economía Digital del Uruguay, CEDU, y por la Cámara Uruguaya de Tecnologías de la Información, CUTI, que fueron las dos Cámaras que comparecieron aquí y que habían ofrecido presentar proyectos o normas alternativas. Me enviaron un proyecto en mi calidad de presidente de la Comisión, pero a sugerencia de la Secretaría, voy a pedir que lo envíen directamente a la Comisión, sin perjuicio de lo cual estamos repartiendo el texto. Si algún señor diputado quiere firmarlo, puede hacerlo; si no, podemos considerarlo a los efectos de plantear alternativas al proyecto que vamos a considerar el próximo lunes.

Se va a votar si se anexa el Repartido Nº 571 al anterior.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA.- Unanimidad.

Por otra parte, recibimos una comunicación del presidente de la Cámara de Representantes, que dice: "[…] me dirijo a usted a los efectos de solicitar que tenga por bien designar a un miembro de la comisión que usted preside con conocimientos del Idioma Inglés para realizar coordinaciones con el Parlamento del Estado de Israel sobre temas de estudio de esta Comisión. Desde ya, muy agradecido. […] Dr. Gerardo Amarilla, Presidente de la Cámara de Representantes".

Pregunté al señor presidente de la Cámara cuál era la pretensión de esta nota. Me explicó que él estuvo representando a la Cámara en Israel, donde mantuvo contactos con miembros del Parlamento que integran la Comisión de ciencia y tecnología. Ellos le plantearon su interés en cuanto a comenzar a mantener una relación, en principio, vía Skype, para compartir los temas que las respectivas comisiones están tratando, tanto en Israel como en Uruguay, a los efectos de comenzar un intercambio.

No sé si algún integrante de esta Comisión estaría interesado en hacer la tarea mencionada.

(Diálogos)

——Entonces, quedaría designado el diputado Mahía para iniciar un intercambio sobre ciencia y tecnología con los miembros del Parlamento de Israel.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA.- Unanimidad.

(Diálogos)

——Me acota el señor diputado Mahía que el año próximo ocupará la presidencia de la Cámara, por lo que correspondería votar un suplente.

(Diálogos)

——Se propone al diputado Adrián Peña.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA.- Unanimidad

Queda designado el diputado Mahía para representar a esta Comisión en el intercambio con la Comisión que se ocupa del estudio de la ciencia y la tecnología de Israel, y el diputado Adrián Peña como suplente.

(Ingresa a sala una delegación de conductores de UBER)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, integrada por el doctor Juan Diego Menghi, y por los señores Andrés Hernández, Esteban Queimada, José Pedro Sapriza, Gerardo Sastre, Sebastián Ledesma Leites y Sebastián Sanguinetti.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Venimos a solicitar la regularización de nuestra actividad. Queremos que nos informen acerca de los requerimientos para llegar a la regularización. Nosotros nucleamos a todos los trabajadores de esta actividad. Pensábamos que éramos menos y que se trataba de un trabajo part time, pero vimos que para muchas familias el producto de este trabajo es el primer ingreso. Por ello, decidimos juntarnos y llevar su voz mediante la Asociación.

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- Quiero informar que hace tiempo que estamos trabajando sobre este tema en la Comisión y que el próximo lunes pensamos definirnos en la materia.

Como saben, las aplicaciones en el área del transporte es un fenómeno muy nuevo, en particular para nuestro país. Eso ha generado algún tipo de conflictos a nivel público que todos conocemos por sus repercusiones en los diversos medios.

En nuestro caso, el Poder Ejecutivo planteó un proyecto inicial que pretendía abordar estos asuntos. Luego, el propio Poder Ejecutivo -con la presencia de Agesic- le hizo modificaciones. Debo comunicarles que escuchamos todas las opiniones técnicas de los involucrados directos o indirectos con el asunto. Sin dudas, lo que hizo más ruido en la sociedad fue lo referido a las aplicaciones del transporte; de todas formas, esto es mucho más amplio y aborda otras cuestiones de la economía digital.

Nosotros, como bancada del Frente Amplio, presentamos una propuesta que va a ser considerada el próximo lunes y que fue agregada a la carpeta de tratamiento del tema.

En cuanto a los requerimientos, concretamente, vamos a tener la respuesta a partir de la sanción definitiva del proyecto de ley. Lo que les compete como trabajadores es cumplir con las leyes hoy vigentes que se aplican a las empresas registradas en la DGI y en el BPS que, por lo tanto, hacen aportes al Estado. A su vez, se establecen derechos y obligaciones en vinculación directa con los trabajadores.

En el caso de las aplicaciones vinculadas al transporte, el proyecto de ley que hemos presentado, intenta no obstaculizar el desarrollo de la economía digital en el Uruguay que, insisto, trasciende aunque incluye, en lo que refiere a transporte, el fenómeno de UBER, pero tiene que ver con otras actividades que lo involucran.

Además, en el caso de que se apruebe esta iniciativa, entendemos que puede ser una ley que estimule la economía digital y que promueva que esta se desarrolle como un instrumento de mejora en la calidad de los servicios, de desarrollo, y no como un instrumento de la tecnología que elude tributos sino que genera mejores condiciones.

El ánimo de nuestro proyecto no es ser prohibicionista sino que intenta regular este tipo de cuestiones que en particular en el transporte de pasajeros, tiene cierto grado de complejidad porque este tiene algunas áreas nacionales relacionadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, otras a los gobiernos departamentales y regulaciones propias que son de ese orden.

Los trabajadores de estas empresas que hoy no tienen los derechos sociales que deberían tener, una vez que aprobemos un marco de ley definitivo, entendemos que habrá mejores condiciones para que esta situación cambie. Hablamos de los trabajadores porque tenemos bien claro que una cuestión son las empresas, que son las que marcan el sistema y sus propias responsabilidades y, otra, son los trabajadores, porque trabajadores que no hacen aportes previsionales hay en distintos rubros y en todos lados tienen los mismos efectos, fuere del área que fuere.

Todos sabemos que esta es una actividad que ha interpelado mucho a los marcos legales vigentes y a los gobiernos, que tuvimos algún tipo de dificultad, pero que nos aprestamos el próximo lunes a aprobar definitivamente un proyecto de ley que mejore la perspectiva desde el punto de vista de la legislación vigente.

Hay algunos actores políticos y demás que entienden que la actual normativa ya es suficiente. No es mi caso. Esta es la razón por la cual hemos promovido esta iniciativa que está hecha, insisto, luego de escuchar muchísimos aportes algunos de los cuales compartimos y otros no. Luego de escuchar a todas esas partes, la idea es definir y hacer un aporte en ese sentido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Antes que nada quiero dar la bienvenida a esta delegación.

Como ha dicho con precisión el señor diputado Mahía, nosotros estamos trabajando en este proyecto de ley desde marzo de este año. Se trata de una iniciativa que vamos a aprobar el próximo lunes.

Ha transcurrido mucho tiempo y lamento que quienes nos visitan en la tarde de hoy no hayan podido venir antes a manifestar su punto se vista sobre esta situación dado que son trabajadores uruguayos como también lo son los integrantes del sindicato del taxi, quienes estuvieron varias veces tanto en esta Comisión como en la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Nosotros también integramos esta última Comisión y venimos trabajando el tema desde mucho antes, desde setiembre del año pasado cuando irrumpe la empresa y tenemos nuestra posición al respecto que no va en la línea de lo planteado por el Poder Ejecutivo en los sucesivos proyectos de ley. Creo que el Poder Ejecutivo no pudo encarar el tema con un ángulo preciso, lo que ha llevado a que se tratara de modificar el primer proyecto de ley que tuvimos en una intervención de la Agesic. Ahora contamos con el proyecto de ley definitivo, presentado por la bancada del Frente Amplio.

Adelanto que nosotros tenemos una posición diferente a la del Poder Ejecutivo. Creemos que aquí hay que hacer cambios en cuanto a la legislación y la reglamentación en relación al servicio tradicional para permitir el desarrollo de las aplicaciones.

Este proyecto de ley no va a solucionar el problema sino que, en todo caso, podrá diferirlo en el tiempo. La realidad hoy marca eso y estamos ante una verdadera dificultad.

Quiero aprovechar la presencia de esta delegación para plantear algunas preguntas y que nos puedan ilustrar mejor en cuanto a cómo es su situación como trabajadores uruguayos.

Me gustaría saber cuántas personas trabajan, qué idea tienen ustedes de la gente que se acercó a la organización que están vinculadas específicamente a esta tarea. Además, quisiera saber cuál es el perfil de esas personas, es decir, cómo realizan el trabajo, si es a tiempo completo, etcétera. Asimismo, quiero preguntar cuál es el vínculo que ustedes tienen con la empresa al día de hoy, cómo han venido desarrollando la tarea en todo este tiempo, es decir, cómo ha sido el proceso, qué es lo que han vivido en todos estos meses de actividad. Por último, quisiera conocer cuál es su aspiración como trabajadores uruguayos. Supongo que hoy vinieron a esta Comisión del Parlamento nacional con una aspiración, con un planteo para que nosotros como legisladores actuemos en algún sentido. Me interesa conocer esta respuesta a fin de que los legisladores tomemos nota de vuestro reclamo.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- En cuanto a cómo venimos desarrollando nuestra tarea, diría que con complicaciones porque se hacen controles excesivos. Además, es una situación complicada en cuanto al sector de servicio del transporte tradicional y en todos los aspectos. Hace unos días me preguntaron por qué hacemos esta actividad, si es tan complicado, y respondí con una palabra muy común en Uruguay: por necesidad.

El perfil de todas las personas que trabajan con aplicaciones muestra que han sido excluidos del mercado laboral por edad. Hay muchas jefas de familia que no pueden tener una relación de dependencia y tienen que compartir el tiempo de madre y de trabajadora. Esta es una actividad que lo permite debido a su flexibilidad horaria.

En cuanto a nuestra aspiración, esperamos ser considerados trabajadores uruguayos independientes, emprendedores que pagan sus impuestos y que no nos vean como delincuentes ni como evasores de

impuestos.

Queremos levantar nuestra voz y decir que somos uruguayos y como tales pretendemos que las empresas que ingresen al país también aporten y que estos aportes puedan ser beneficiosos para la educación, la salud y demás. En fin; somos uruguayos, no queremos evadir. No vamos a abogar por los derechos de ninguna empresa. Nosotros defendemos el trabajo. Todos los días escuchamos lo que pasa en las calles y de qué manera salen a trabajar. Y nos arriesgamos ¡claro que sí! No tenemos otra opción en el mercado laboral. Hoy por hoy el sueldo mínimo no alcanza y nos vemos obligados a salir a trabajar. Si tuviéramos un trabajo fijo con relación de dependencia, igualmente, debemos hacer una extra para poder sustentar nuestros hogares.

Creo que desde nuestro lado la propuesta es sencilla y transparente. Somos uruguayos que queremos pagar para trabajar. En esta actividad pagamos el auto, el combustible, la patente, el seguro. Además, muchos de nosotros abrimos una unipersonal, es decir que generamos nuestros propios aportes. Queremos encontrar vías para realizar esta tarea -independientemente del marco legal que se cree- y hacer frente a esta oleada de tecnología que nos agarró a todos medio mal.

Si bien respetamos el proyecto, sabemos que incluir las normas antiguas dentro de lo nuevo es muy difícil. Comprendo la dificultad. Muchas veces se dijo que UBER era una competencia desleal para el servicio tradicional pero, si uno hace algunos números por arriba de lo que pagamos unos y otros, se advierte que no es desleal; es lo mismo, pero con la diferencia de que Uruguay, en vez de reglamentarnos, nos sanciona; somos los malos de la película. Hay un montón de temas que tocan la sensibilidad, más allá del tecnicismo de este problema.

En cuanto a la cantidad de personas que trabajan en esta actividad, al principio esto era la novedad y había poca gente que lo hacía part time. Una metodología que utiliza la empresa mediante este tipo de aplicaciones es regalar bonos para captar conductores. De a poco, cada vez más gente se fue volcando por esos bonos y hubo quienes invirtieron para comprar el auto y salir a trabajar. En el correr de dos o tres meses, había mil o dos mil conductores. Hoy, existen cuatro mil conductores registrados en la empresa, de los cuales tres mil quinientos hacen un promedio de ocho horas y quinientos trabajan part time. La actividad viene creciendo.

Nos enteramos de esto en las asambleas. Además, nos manejamos con la tecnología, con grupos de Whatsapp. Cada grupo tiene doscientos cincuenta o trescientas conductores; de a poco se van sumando. Hoy, se acercan a la asociación porque se sienten más seguros. Una vez que salimos a los medios a decir que no somos ladrones, que no tenemos por qué escondernos, que estamos trabajando, se vienen alineando. Toda esta gente que se acerca son personas que quedan fuera del mercado laboral por la edad. Hoy, en Uruguay, si tenés cuarenta años, sos viejo. Para hacer reposición en un supermercado, para poner latas en un estante, tenés que tener los estudios completos. Es complicado.

Asimismo, si encontráramos un trabajo en relación de dependencia, los sueldos son muy bajos comparados con la canasta familiar, con los alquileres. Cada vez recibimos más carga tributaria por lo que queremos hacer, cada vez pagamos más impuestos y cada vez es más difícil acceder a una calidad de vida decente. No solo se trata de llegar a pagar la luz; tenemos hijos y queremos llevarlos a una buena escuela, vestirlos bien, que estén abrigados, que coman bien, que tengan una dieta balanceada; queremos llevarlos a pasear, al cine o a comer afuera; queremos vivir una vida normal y no estar continuamente en la mediocridad de que apenas se llega a fin de mes.

Defendemos la actividad porque para nosotros representa una mejor calidad de vida como uruguayos. Actualmente, en Uruguay no nos sentimos respaldados como trabajadores. Muchos de nosotros hemos estado trabajando en relación de dependencia y lo hemos dejado de hacer por este emprendimiento. Queremos estar en el marco legal, queremos pagar -lo hemos manifestado muchas veces-, pero no podemos ajustarnos a la norma vigente del servicio de transporte actual, porque es una actividad que, aunque se emparenta, es totalmente distinta. El servicio tradicional tiene otros beneficios logrados desde hace muchos años, que nosotros no tenemos. Además, no contamos con cien mil dólares para pagar una chapa, no somos patrones, no pretendemos que se regule para comprar cinco o seis autos y tener empleados. No; tenemos nuestro auto y queremos acceder a una actividad que es totalmente transparente y legítima. El 90% de los uruguayos la está utilizando y están muy conformes. No podemos, en forma pasiva, hacernos cargo de los errores de hace años del transporte tradicional; no nos compete. No estamos en contra de ello; entendemos las falencias que tiene la otra parte

Pedimos a las autoridades que tomen conciencia. Estamos viviendo violencia en la calle y esto cada vez es peor. Hay muchos casos denunciados y algunos que no se han denunciado por temor, pero nosotros los conocemos. ¿Qué más podemos pedir desde nuestro lugar como trabajadores? Queremos que el gobierno nos diga qué camino debemos tomar y no culparnos por no haber podido regular a una empresa multinacional. Queremos hacer esta salvedad; separarlo, que se tome en cuenta.

SEÑOR HERNÁNDEZ (Andrés).- No debemos hacernos cargo de una actividad que empezó hace un año y que el gobierno no supo cómo pararla a tiempo. Buscamos una salida laboral que nos ayude. La mayoría de nosotros invirtió. Estamos de acuerdo con que las multinacionales hagan sus aportes, pero no nosotros

Personalmente, el proyecto me parece sancionatorio; no solucionada nada. Si agarran a un conductor desarrollando la actividad le sacan la libreta entre uno y dos años, cuando a un conductor alcoholizado se la sacan por seis meses. Nos parece totalmente ilógico e irreal.

Por otra parte, ningún político se está haciendo cargo de la violencia que estamos viviendo en la calle. A mí un taxista me sacó un arma. Por miedo no lo denuncié. A los pocos días, me sucedió la misma situación. ¿Hasta cuándo va a seguir esto? ¿Tiene que terminar con una muerte? Lo único que pedimos es que esto se regularice para poder seguir trabajando tranquilos. Queremos llevar un plato de comida a nuestras familias. Hasta el momento, salimos con temor; estamos expuestos. Somos uruguayos, hacemos nuestros aportes, pagamos la patente y el seguro, y el gobierno se olvida de la parte principal, que es el derecho al trabajo. No estamos trabajando cómodos, sino en la inseguridad permanente, todos los días: nos tiran gas pimienta en los ojos, nos hacen apretadas con los autos, no podemos dejar el auto afuera porque aparece rayado o con los ópticos o los parabrisas rotos. ¿Hasta cuándo?

Nosotros aguantamos, pero en algún momento nos vamos a aburrir. Por ahora venimos bien, pero se está dejando de lado el derecho humano a vivir. En cualquier momento, esto va a dejar de suceder.

SEÑOR SASTRE (Gerardo).- También hay que ver que el usuario, la gente que paga sus impuestos, asumió el servicio; más de trescientos mil uruguayos consumen UBER o Easy Go. Es decir que la gente reclama alguna innovación; no se puede prohibir

Por otra parte, tenemos necesidades, somos cuatro mil familias y esta es nuestra fuente laboral.

Cito un ejemplo. Como recordarán, la obra de Montes del Plata reunió a cuatro mil trabajadores, y se consideró una muy buena noticia, y salió en todos los diarios. Hoy tenemos una situación igual, ya que cuatro mil trabajadores se están desempeñando con esta nueva e innovadora tecnología.

En realidad, el proyecto de ley no va a impedir que esas familias salgan a la calle a trabajar; aunque haya más persecución y se presenten más problemas que los que hay hoy, la gente no dejará de salir a trabajar. Esa es una realidad, porque esas personas tienen que vivir, comer y pagar las cuentas todos los días.

Por lo tanto, hay que buscar la forma de llevar a cabo una regularización. Las empresas multinacionales que paguen lo que tengan que pagar, pero nosotros estamos hablando de trabajadores independientes que pusieron su pequeño capital al servicio de la gente, y esta lo aceptó.

En ese sentido, tenemos que sensibilizarnos con la sociedad, ya que esta acepta esta nueva modalidad de transporte por una razón. Por tanto, debemos buscar un marco regulatorio y hacer que este sistema funcione en esta sociedad, que es muy inteligente y muy innovadora. Es claro que somos innovadores en muchos aspectos, como la energía y la comunicación, y no se puede pretender tapar el sol con la mano e ignorar una realidad que está presente.

SEÑOR MENGHI (Juan Diego).- Soy el abogado que está asistiendo a estos trabajadores desde hace tres o cuatro días.

La verdad es que los vi en el Observador TV y me contacté con ellos porque me pareció que estaban pasando por una situación muy complicada. Por supuesto, entiendo que ustedes están del otro lado y tienen que

manejar muchas posiciones y cada parte tiene su interés, lo que no es fácil, pero quisiera dejar en claro dos o tres cosas.

Quiero aclarar que estos trabajadores son absolutamente independientes de cualquier empresa, ya sea UBER, Easy Taxi-, o cualquier otra. En realidad, se trata de una central de conductores de aplicaciones móviles que están defendiendo sus derechos.

Por supuesto, estamos de acuerdo con que las multinacionales, o cualquier empresa, pague los impuestos que deba pagar; solo queremos contar con un marco jurídico para poder trabajar y hacerlo en paz.

En ese sentido, estamos totalmente dispuestos -lo conversamos hace unos días- a cumplir con todas las formalidades que la ley establezca, ya sea sacar la libreta profesional o realizar los cursos que la reglamentación considere adecuados.

En realidad, lo importante es que hay cuatro mil familias que dependen, casi exclusivamente, de UBER. Yo comencé conociendo esta actividad siendo usuario del sistema, y puedo decir que es impresionante la cantidad de madres de familia y de personas sin trabajo que recurrieron a esta actividad como un medio de vida.

Sé que no es fácil resolver esta situación. Estudié mucho el panorama internacional para encontrar una normativa que me indicara cómo reaccionaron los demás países frente a este fenómeno, que es nuevo a nivel mundial, y creo que la ley mexicana, la ley del DF de México, es muy interesante y podría considerarse como una referencia; inclusive, en la Junta Departamental de Maldonado hay algún proyecto en ese sentido

Concretamente, lo que queremos decir es que entendemos que la normativa tradicional sobre transporte no es la adecuada para regular este tipo de aplicación. En realidad, esa normativa tiene alrededor de cincuenta años y claramente no es el corsé adecuado para este tipo de fenómeno. Lo que se hizo en México fue crear una nueva categoría de transporte; por lo tanto, allí está el transporte tradicional y el de aplicaciones móviles.

Solo me resta decir que estoy a su disposición y que puedo facilitarles la ley mexicana y cualquier otra información que consideren necesaria.

SEÑOR LEDESMA LEITES (Sebastián).- Como trabajador es la primera vez que estoy en un sitio así, y me llama la atención, porque siempre se defendió al trabajador ante cualquier empresa multinacional. Creo que esa es la idea de la política y del Gobierno actual. Sin embargo, se nos trató como delincuentes a través de una empresa internacional, ya que nunca se nos tomó en cuenta, no se escuchó nuestra voz ni se consideraron nuestras necesidades como trabajadores uruguayos.

Se dijo que se elaboró un proyecto de ley y se habló con todas las partes, pero eso no es así.

SEÑOR PRESIDENTE.- El día de hoy íbamos a comenzar a analizar el proyecto final, pero con mucho gusto pospusimos esa instancia para recibirlos.

En realidad, durante siete u ocho meses realizamos un trabajo muy intenso, y lo hicimos con muchísima responsabilidad, al punto de que la Comisión consideró este tema en forma exclusiva.

De todos modos, cuando recibimos su planteo, que hasta el momento desconocíamos, decidimos postergar la discusión del proyecto -ya hay posiciones tomadas al respecto- para escucharlos, lo que demuestra nuestra mayor disposición.

Para nosotros era importante abordar los temas planteados por los señores diputados, saber cuántas personas están trabajando en la actividad, cuántos usuarios utilizan el servicio -lo que es muy importante-, y lo que están viviendo los trabajadores, porque lo demás lo sabemos. Digo esto porque se debe respetar la investidura que tenemos y el trabajo que hemos llevado a cabo.

Por tanto, en la línea de las preguntas realizadas por los señores diputados, pido que se hagan los aportes necesarios, que es lo que corresponde.

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- Quisiera hacer un breve comentario.

Simplemente, quiero aclarar, aunque es público, que el proyecto de ley que va a considerar la Comisión se denomina Prestación de Servicios mediante Plataformas Informáticas -es el Repartido Nº 571, de octubre de este año-, y no hace referencia directa a nada relacionado con libretas o al tránsito de manera específica. Lo digo para que quede claro, ya que puede haber confusiones con respecto a una serie de proyectos que se presentaron y tienen estado parlamentario, pero que no son los que están a estudio de esta Comisión.

Por lo tanto, el proyecto de ley que acabo de mencionar es el que analizará la Comisión el próximo lunes. Dicha iniciativa tiene siete artículos y, como dije en mi intervención anterior, refiere a las aplicaciones en general; obviamente, también involucra esta actividad, pero tiene relación con muchas otras.

Por supuesto, agradezco la sugerencia realizada con respecto a la legislación mexicana, ya que todos los aportes son bienvenidos, y si nos la pueden hacer llegar a la Comisión podremos analizarla. Pero reitero que el proyecto de ley que analizaremos no hace referencia específicamente a esta actividad.

Obviamente, tomamos nota sobre los demás aspectos que se señalaron, pero quiero decir que son de distinta naturaleza; lo que vamos a analizar es este proyecto de ley que, como dijo el presidente, fue analizado durante varios meses por la Comisión, para lo que se contó con la opinión de personas con intereses absolutamente contrapuestos en la materia y de distintos ángulos.

Además, lo que estoy diciendo es público, ya que las versiones taquigráficas de las sesiones de esta Comisión son públicas.

El tema tiene muchos aspectos técnicos y, debido a la naturaleza de la actividad, debemos ser cuidadosos. Es claro que la realidad siempre va más adelante que la ley, y por eso cambian las normativas; primero, cambia la realidad y, después, el marco legal, y en materia tecnológica esto es aún mucho más agudo. Por eso hay que tener mucho cuidado a la hora de legislar en esta materia, porque la naturaleza del tema que estamos abordando implica tener mucha precisión.

Además, como bien se dijo, hay intereses de importantes empresas, de aquí y de otros lugares del mundo, las que van a mirar con mucha atención este proyecto de ley, ya que va a ser referente para las situaciones que se presenten en otros países.

Por lo tanto, cuando esto es así y tenemos conciencia de ello queremos despejar una cosa que para nosotros es muy básica: cuando alguien siente los derechos afectados en un Estado democrático -como en el que estamos viviendo- puede presentar recursos y cuanto más precisos seamos y menos vulnerables a la hora de hacer un proyecto de ley ante eventuales recursos de inconstitucionalidad, mejor va a ser para todos. Este es el norte de trabajo que nos hemos fijado en este tipo de cuestiones.

Además, existe otra cuestión que los abogados saben bien. Me refiero a la responsabilidad por acto legislativo. Si tomas una determinada resolución desde el punto de vista legal, y afectas determinados intereses, más allá de que no tenga esto ni una sola letra de inconstitucionalidad, se puede generar la responsabilidad por acto legislativo del Estado uruguayo.

Esto no significa que tomemos el tema a la ligera ni prescindamos de la realidad; para abordar este tipo de fenómenos se requiere de una definición que implica múltiples puntos de vista y, en cuanto a la técnica legislativa, definiciones que nos hagan adoptar el mejor camino, en el acuerdo o en el desacuerdo. Acá hay legisladores que no van a votar este propuesta, hay otros que lo harán en forma parcial y algunos de nosotros votaremos la iniciativa.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Hay un proyecto de ley que toma el tema UBER en forma central y que está radicado en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, que presido. En ella he planteado -y lo informo a los señores visitantes- que ese proyecto no se debería tratar en esa Comisión sino en la de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, porque considero que es lo que corresponde. Más allá de las cuestiones de innovación, es un servicio de transporte; un vehículo que traslada personas. Por lo tanto, planteé a los coordinadores de mi partido que ese proyecto pase a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Me parece que sería

bueno que solicitaran una entrevista porque es allí donde se va a analizar el proyecto que tiene que ver con la actividad de los señores visitantes.

Agradezco las apreciaciones de los señores visitantes. Este no es un asunto que estamos comenzando a trabajar en el día de hoy sino que ya le hemos dedicado varias reuniones. Por lo tanto, sería bueno que la delegación se haga de las versiones taquigráficas de todas las visitas que han comparecido a ese ámbito porque es muy interesante conocer ese abanico de opiniones que tenemos sobre la mesa.

No creo en las divisiones entre buenos y malos. Acá se dijo que estábamos del otro lado del mostrador. Yo creo que acá hay un solo mostrador y estamos todos del mismo lado, defendiendo el derecho a trabajar de cada uno de los empleados, defendiendo el aporte a la previsión social ya que quien genere una actividad económica deberá realizar los aportes de aquellas cuestiones que están reguladas. Ese es el Estado de derecho que hemos elegido y el que nos regula a todos.

Por tanto, el mostrador es ese y allí nos van a encontrar siempre. Entiendo las situaciones planteadas; no son buscados ni queridas por nadie los abollones ni las apretadas. Se trata de actos repudiables, pues no es la forma en la que debemos relacionarnos. Aquí van a tener siempre un espacio para poder plantear sus puntos de vista. No se trata de trabajadores contra trabajadores ni de uruguayos contra multinacionales. En realidad, siempre lo que buscamos es que se aplique la normativa vigente y que podamos convivir en paz. En tal sentido, saludamos a la asociación, a la organización y estos encuentros que nos van a servir para llegar a un producto final que contemple todas las opiniones, donde haya mayorías y minorías, porque son las reglas de la democracia, y en función de eso, seguiremos adelante.

SEÑOR SANGUINETTI (Sebastián).- Agradecemos a la Comisión que nos hayan recibido. Sabemos que este tema ustedes lo vienen trabajando, estudiando y discutiendo desde hace mucho tiempo. Comprenderán que la organización a este nivel de trabajadores y sobre todo con algo nuevo como es UBER, no fue fácil. Estamos en una primera etapa de organización. A medida que fuimos saliendo a la opinión pública, nos fuimos sorprendiendo con algunos números y distintas situaciones que antes no eran muy conocidas. Hay un gran número de familias que dependen cien por ciento de UBER; trabajadores uruguayos que están viviendo a través del transporte por aplicaciones, no solo de UBER sino también de otras plataformas como Cabyfi y Easy Go.

Sin duda, somos todos uruguayos y respetamos la investidura. También sabemos la responsabilidad que ustedes tienen que tener a la hora de legislar y creo que estos son los ámbitos correctos para intercambiar.

Que quede claro que nosotros venimos a dar la cara, porque sencillamente entra una cámara a este ámbito y nos filma. Compañeros voceros de la asociación han tenido que soportar insultos por dar la cara y decir que nos regulen; queremos ser regulados. No es fácil salir a trabajar todos los días y que identifiquen a compañeros simplemente por el hecho de salir en la prensa o venir al parlamento a aportar información a una Comisión. Esa es la situación que estamos viviendo.

Que quede claro que queremos pagar impuestos y que se regule nuestra actividad. Esta actividad ha ido creciendo, empezaron con doscientos o trescientos conductores y veinte mil usuarios; ahora tenemos casi quinientos mil usuarios y más de tres mil quinientos conductores.

El artículo 7º del proyecto prevé sanciones económicas a través del bloqueo de cuentas y de la intervención de jueces. Por tanto, si no se regula nuestra actividad vamos a quedar en jaque y ustedes son concientes de ello. Los primeros perjudicados son los choferes de aplicaciones. Si no me equivoco, el proyecto prevé que quien no esté trabajando dentro de un marco regulatorio recibirá una sanción a través de la justicia para el bloqueo de cuenta, no solo de la empresa sino también del trabajador. Ustedes saben que hasta ahora la Intendencia no ha presentado ningún proyecto a nivel departamental para regular esta situación, como sí lo hizo Maldonado, que lo está trabajando a nivel de la Junta Departamental con todos los ediles de todos los partidos. Precisamente, fuimos invitados a la Junta Departamental de Maldonado, y escuchados por ediles de todos los partidos, llegando a la misma conclusión. Debo decir que me sentí identificado con lo que decía el diputado en el sentido de que todos estábamos hablando del mismo lado del mostrador. Ninguna aplicación empezó a funcionar en Maldonado, pero eso falta de responsabilidad a la hora de legislar. Ellos sabían que el problema iba para Maldonado, se adelantaron a la jugada, se pusieron de acuerdo entre los partidos y

posiblemente se apruebe a nivel departamental un proyecto que regule nuestra actividad, por supuesto, con ciertas exigencias como, por ejemplo, inspecciones, aportes tributarios y demás.

No conozco los tiempos parlamentarios, pero pregunto si son conscientes de que no van a dar los tiempos y más de 4.000 trabajadores van a estar en jaque con las sanciones económicas que se prevén.

Pedimos una reunión con el Intendente Martínez, y hace dos semanas que no nos contesta. Sabemos que por el Parlamento desfilaron la cámara del taxi, el sindicato y hasta la empresa UBER; nosotros no pudimos ser escuchados por un problema de organización.

Creo que el Parlamento tiene datos suficientes y no pedimos que se pongan a estudiar nuevamente el proyecto, porque sé que se agotaron los plazos, pero pedimos que se tenga en cuenta la realidad.

No venimos a echar culpas: estamos en esta situación y hay que tirar para adelante para encontrar una solución lo antes posible.

El problema es que el partido que tiene las mayorías para regular esta actividad aprobando un decreto o un proyecto, no lo va a hacer. Eso debe quedar claro.

Nosotros tenemos toda la voluntad de seguir reuniéndonos para que se regule nuestra actividad y trabajar tranquilos, pero los tiempos no lo van a permitir.

Muchas gracias.

SEÑOR MAHÍA (Carlos).- El artículo 5º de nuestra propuesta plantea algo que quizás alguien considera hasta innecesario, porque establece: "Los órganos del Estado que compartan competencias en materia de contralor de las actividades enunciadas deberán ejercer, tal como lo disponen las normas que los rigen," -se refiere a los órganos del Estado que hoy están vigentes- "los poderes jurídicos que le sean propios, para fiscalizar el efectivo cumplimiento de las obligaciones laborales, administrativas, de seguridad social, tributarias y cualesquiera otras a las que se encuentren sujetos los prestadores de los servicios o las actividades desarrolladas por estos".

Insisto, este artículo 5º no solo alcanza solo al transporte, sino a todas las actividades, y refiere a los órganos del Estado que hoy están vigentes y tienen competencias.

Por su parte, el artículo 7 ºmenciona el artículo 5º y señala: "Los órganos estatales referidos en el artículo quinto deberán comunicar a la Justicia […]". El objetivo de comunicar a la Justicia es dar garantía a todas las partes porque, a nuestro entender, le da un respaldo constitucional muy importante, para todas las partes, inclusive para aquellas que recién se llamaron "tradicionales".

Por eso, el artículo 7º de nuestra propuesta, a diferencia del original, establece la intervención preceptiva de la Justicia, que es lo que prevé la Constitución y da garantía a todas las partes.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, lo que hoy se discute es si la actividad de transporte de pasajeros privada que ustedes realizan está regulada.

El proyecto que presenta el señor diputado Mahía, a mi entender, no aborda la regulación.

Tampoco creo que el Parlamento pueda aprobar proyecto alguno en la materia, porque el transporte urbano de pasajeros es materia departamental. Sin duda, en este caso se presenta algún problema adicional.

El próximo lunes esta Comisión dará un primer paso que, en todo caso, no podría -a mi entender- determinar si la actividad que ustedes realizan tiene una regulación específica. Es decir, la Comisión no podría definir este asunto porque, insisto, no podría hacerlo.

Por otra parte, el proyecto que presentó el señor diputado González, en mi opinión, tendría muchos cuestionamientos por inconstitucionalidad, por cuanto aborda un tema que es materia departamental, y por eso creo que dejan que lo reglamente la Junta Departamental, con sus pro y sus contra, porque hay algunos

que entienden que la actividad que ustedes realizan, en tanto esencial, no estaría regulada como actividad. Otra cosa es el tema tributario y los aportes a la seguridad social.

La Comisión la semana próxima no va a entrar en estas cuestiones, porque creo que no corresponde, aunque sí se va a discutir un marco general para determinar mecanismos para controlar todas las actividades contratadas por plataformas tecnológicas, no solo las de transporte. Creo que esa es la clave del proyecto.

Entiendo la preocupación planteada, y estoy seguro de que la actividad no se va a afectar, por lo menos, en el punto que planteó el señor Sanguinetti.

SEÑOR SANGUINETTI (Sebastián).- El presidente de la Comisión acaba de decir que el proyecto no va a afectar directamente a nuestra actividad. Sin embargo, para el Banco de Previsión Social y para la Dirección General Impositiva no estamos comprendidos en la actividad del transporte departamental. ¿El presidente está diciendo eso? Porque nuestros compañeros han ido a la Dirección General Impositiva y al Banco de Previsión Social y no saben cómo tributaríamos.

No quiero polemizar, pero lo que está diciendo el señor diputado Mahía y el presidente de la Comisión es que quedaríamos fuera del sistema.

SEÑOR PEÑA FERNÁNDEZ (Adrián).- Creo que el ánimo era discutir aspectos del proyecto, porque si no haríamos un streep tease, a esta altura innecesario.

Yo no comparto algunas cosas. Me parece que el proyecto de ley así como está planteado viene a reforzar la normativa que existe, por ejemplo, a nivel departamental. A mi modo de ver, tiene un espíritu sancionatorio y es claramente prohibicionista de la actividad. Si se le va a exigir a las personas que trabajan a través de aplicaciones que paguen una chapa de taxi para poder funcionar, en los hechos, eso significa prohibir la actividad.

La situación es la siguiente. Un uruguayo habilitado que quiera trabajar irá al BPS y no podrá registrar su empresa porque su actividad necesita un requisito previo, que es el permiso que otorga la Intendencia, que cuesta determinado dinero y, además, no está disponible; aun contando con el dinero, no hay posibilidad de acceder libremente a esa chance para poder trabajar.

Entiendo perfectamente que esta iniciativa va en el sentido de reafirmar lo que ha pedido reiteradamente el intendente Martínez, y le dará elementos para actuar de otro modo contra la actividad que hoy se viene desarrollando a través de la plataforma; sin duda, se va a aplicar un régimen sancionatorio mucho más duro que el actual. Eso lo debatiremos cuando tratemos el proyecto de ley.

Quiero resaltar el trabajo serio que han realizado todos los legisladores con respecto a esta temática. Por otro lado, comparto la preocupación del señor diputado José Carlos Mahía en cuanto a la responsabilidad que tiene el Poder Legislativo cada vez que cumple con su tarea. Pero, me parece que nuestra función es tratar de interpretar la realidad y establecer modificaciones al servicio tradicional para que las personas en el Uruguay no vean restringido un derecho fundamental, como es el derecho al trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo no lo interpreto de ese modo, y estoy defendiendo el proyecto del señor diputado José Carlos Mahía, pues lo hará él en la próxima sesión del día lunes cuando lo tratemos. Es muy importante que encontremos la mejor redacción posible del texto para cumplir con su espíritu.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Obviamente, este proyecto de ley nos perjudica; no obstante, entendemos que es complejo. Sabemos que crear un marco regulatorio para las aplicaciones no es fácil.

Se debe tener en cuenta que hay aplicaciones y aplicaciones, por eso hablamos de innovación. Hay algunas que no requieren mano de obra uruguaya, pero nuestra actividad, sí. Por lo tanto, creemos que se debería hacer una diferenciación de servicios por aplicaciones. A través de una computadora se puede reservar un hotel o señar un departamento. Ese tipo de aplicaciones no me interesa, pero sí la de mi sector, que tiene mano de obra uruguaya.

Reitero, se debería hacer una diferenciación en el proyecto porque nuestro servicio no se puede equiparar al del transporte tradicional actual, pues dista mucho de él. Quiero decir, con mucho respecto, que el proyecto del señor diputado José Carlos Mahía no comprende el avance tecnológico. Me parece que se debería hacer una diferencia con las aplicaciones que requieren mano de obra uruguaya; es decir, de una persona para llevarla a cabo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comunicarles que quizás la próxima semana tengamos, por lo menos a nivel de la Comisión, un texto aprobado.

Agradecemos su visita.

Se levanta la reunión.